

## Vorlage an den Landrat

### Bericht zum Postulat 2020/492 «Sanierung Hauenstein-Basistunnel ab 2023 – Auswirkungen auf die S9» 2020/492

vom 23. August 2022

#### 1. Text des Postulats

Am 24. September 2020 reichte Sandra Strüby-Schaub das Postulat 2020/492 «Sanierung Hauenstein-Basistunnel ab 2023 – Auswirkungen auf die S9» ein, welches vom Landrat am 3. Juni 2021 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Die SBB plant, im Jahr 2023 den Hauenstein-Basistunnel (Tecknau-Olten) umfassend zu sanieren. Wie leider befürchtet werden muss, wird die Strecke der S9 (Sissach-Läufelfingen-Olten) wohl erneut als Ausweichstrecke für die Fern- und Güterzüge benutzt werden müssen. Dadurch werden die Nutzerinnen und Nutzer der S9-Strecke erneut leiden und müssen ein weiteres Mal sehr flexibel sein.*

*Die momentane Bahnersatz-Variante mit dem Busbetrieb ist ziemlich unbefriedigend. Hauptsächlich die Tatsache, dass durch zwei verschiedene Busunternehmen Ersatz angeboten wird (BLT und BOGG) und in Läufelfingen nicht nur umgestiegen werden muss sondern auch noch eine knapp 10-minütige Pause eingeplant ist, verlängert die so schon lange Reisezeit unnötig. Auch ist im Bereich der Ersatz-Haltestelle Sommerau die Situation nach wie vor nicht zufriedenstellend.*

**Der Regierungsrat wird deshalb aufgefordert, sich frühzeitig für eine möglichst gute Lösung des Bahnersatzbusses einzusetzen. Auch sollte er sich für eine möglichst kurze Betriebsstörung auf der Strecke der S9 einsetzen. Die Bau- und Planungskommission sowie die Gemeindebehörden des Homburgertals sind über diesbezügliche Gespräche in Kenntnis zu setzen.**

#### 2. Stellungnahme des Regierungsrats

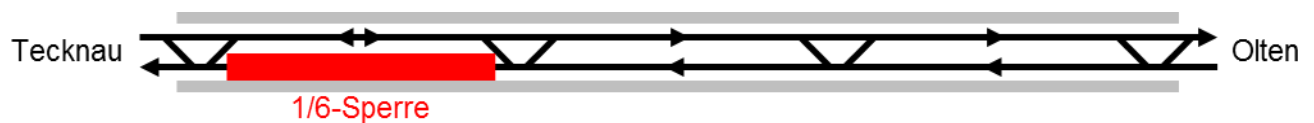
##### 2.1. Ausgangslage

Der Hauenstein-Basistunnel an der Bahnlinie Basel–Olten dient dem Regional-, Fern- und Güterverkehr als wichtige regionale, nationale und internationale Verbindung. Die letzten umfassenden Sanierungsarbeiten am Tunnel wurden in den 1980er-Jahren ausgeführt. Um einen sicheren und störungsfreien Bahnbetrieb gewährleisten zu können, ist in den Jahren 2023 bis 2028 erneut eine grundlegende Sanierung notwendig. Diese umfasst die Instandsetzung des Tunnelgewölbes und die Erneuerung der Fahrbahn (Schienen, Schwellen, Schotter) sowie weiterer technischer Anlagen.

Wegen der starken Auslastung der Bahnlinie Basel–Olten und dem grossen Umfang der Sanierungsarbeiten sind Auswirkungen auf den Bahnverkehr unvermeidlich. Die betroffenen Kantone AG, BL, BS und SO haben deshalb im Sommer 2019 gemeinsam zuhanden der SBB Angebotsanforderungen formuliert, damit diese in die Variantenwahl der Vorstudie einfließen können. Für die S9 machten die Kantone die Vorgabe, dass eine Beibehaltung des Bahnbetriebs anzustreben ist. Gegebenenfalls sind dazu auch Infrastrukturanpassungen zu prüfen. Falls ein Bahnbetrieb auf der S9 nicht möglich ist, so ist ein gesamtheitliches Buskonzept unter Einbezug der Linien 108 und 506 vorzusehen.

## 2.2. Variantenentscheid 2019: «1/6 Sperre Nacht»

Im Herbst 2019 fällte die Konzernleitung der SBB nach vorheriger Abstimmung mit den Kantonen den Entscheid zugunsten der Variante «1/6-Sperre Nacht». Dabei wird im Tunnel jeweils nachts (ca. 22–6 Uhr) auf rund einem Drittel der Tunnellänge eines von beiden Gleisen (= 1/6) gesperrt:



Hinzu kommen Sperrungen an einigen Wochenenden für Arbeiten im Weichenbereich.

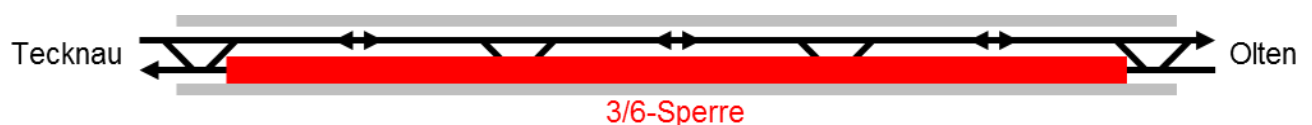
Die Variante «1/6-Sperre Nacht» hat den Vorteil, dass die Auswirkungen auf den Bahnverkehr verhältnismässig gering sind, da sich die kapazitätsmindernden Sperrungen auf verkehrsarme Randverkehrszeiten in der Nacht und auf einige Wochenenden beschränken. Während diesen Zeiten ist auch die S9 von Einschränkungen infolge Umleitungsverkehr betroffen, was der Kanton BL entsprechend kommunizierte (siehe z. B. Basler Zeitung vom 9.2.2021). Die Angebotsvorgaben der Kantone sind mehrheitlich eingehalten.

Nachteilig bei der Variante «1/6-Sperre Nacht» ist insbesondere das Risiko einer verspäteten morgendlichen Freigabe des gesperrten Gleisabschnitts in der Phase der Fahrbahnerneuerung während 68 (2 x 34) Wochen, beispielsweise im Falle eines Maschinendefekts. Das hätte in der morgendlichen Hauptverkehrszeit umfangreiche, ausserfahrplanmässige Zugsausfälle und Umleitungen zur Folge – auch via Läufe fingen – mit entsprechend regionalen und überregionalen Auswirkungen auf die Reisenden.

## 2.3. Variantenentscheid 2021: «1/6 Sperre Nacht + 3/6 Sperre Sommer»

Im Frühling 2021 nahm die SBB, trotz den inzwischen weit fortgeschrittenen Planungsarbeiten, eine Neu beurteilung der Sperrungsvarianten vor. Die Treiber dafür waren die teils unbefriedigenden Pünktlichkeitswerte und die neusten Erkenntnisse aus dem Umgang mit den zahlreichen Baustellen auf dem SBB-Netz. Der Fokus der Neu beurteilung lag deshalb insbesondere darauf, den Kundinnen und Kunden im Personen- und Güterverkehr einen zuverlässigeren beziehungsweise weniger störungsanfälligen Fahrplan anbieten zu können.

Im November 2021 fällte die SBB den Entscheid zugunsten der neuen Bestvariante «1/6 Sperre Nacht + 3/6 Sperre Sommer», worüber die betroffenen Kantone im Februar 2022 informiert wurden. Die neue Bestvariante sieht weiterhin 1/6-Sperrungen während der Nacht vor. Hinzu kommen während viermal fünf Wochen im Sommer (vgl. 2024, 2026, 2027, 2028) durchgehende 3/6-Sperrungen, während denen der Tunnel auf seiner gesamten Länge nur eingleisig befahrbar ist:



Mit der neuen Bestvariante kann die Fahrbahnerneuerung, bei der Schienen, Schwellen und Schotter aus- und wieder neu eingebaut werden, während den durchgehenden 3/6-Sperrungen im

Sommer erfolgen. So entfällt die in dieser Bauphase besonders risikobehaftete morgendliche Freigabe des gesperrten Gleisabschnitts. Die Instandsetzung des Tunnelgewölbes und die Erneuerung der weiteren technischen Anlagen erfolgen weiterhin während den nächtlichen 1/6-Sperren in der übrigen Zeit. Die Dauer der Fahrbahnerneuerung kann damit von 68 (2 x 34) Wochen auf 20 (4 x 5) Wochen reduziert werden. Das verringert nicht nur das Störungsrisiko, sondern auch die Gesamtdauer des lärmigen Materialumschlags im Bahnhof Tecknau und im Oltner Industriereal. Der Gesamtterminplan wird aktuell optimiert.

Die 3/6-Sperren finden zwar während den verkehrsärmeren Schulsommerferien statt, haben aber grosse Auswirkungen auf das Angebot. So müssen die meisten Fernverkehrs- und Güterzüge in Fahrtrichtung Olten–Basel via Läfelfingen oder teilweise durch den Bözberg umgeleitet werden. Hinzu kommen verschiedene Zugsausfälle im Güter-, Fern- und Regionalverkehr. So fällt auch die S9 wegen des Umleitungsverkehrs während viermal fünf Wochen im Sommer aus und muss durch ein Busangebot ersetzt werden.

## **2.4. Fazit**

Die betroffenen Kantone tragen die Variante «1/6-Sperre Nacht + 3/6-Sperre Sommer» aufgrund der Risikoabwägung mit. Von einer verspäteten Freigabe, die gemäss Erfahrungen und Einschätzungen der SBB während der über einjährigen Bauphase der Fahrbahnerneuerung in ca. 3 bis 5 Prozent der Fälle (ca. 10 bis 17-mal) auftritt, wäre der gesamte Bahnverkehr auf der Linie Basel–Olten während der Morgenspitze massiv betroffen. Die Zuverlässigkeit des ÖV würde darunter stark leiden. Geplante Angebotseinschränkungen werden deshalb ungeplanten Störungen und Ausfällen vorgezogen.

Während den Phasen mit den nächtlichen 1/6-Sperren sind die Angebotsanforderungen der Kantone grösstenteils eingehalten, inklusive der weitgehenden Beibehaltung des Bahnbetriebs auf der S9. Für die mehrwöchigen 3/6-Sperren hat die SBB verschiedene Fahrplankonzepte geprüft, um die Auswirkungen auf das Angebot möglichst gering zu halten und zu jeder Zeit genügend Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr sicherzustellen.

Ebenfalls wurde geprüft, ob die S9 mit zusätzlichen, kleineren Infrastrukturmassnahmen (z. B. Zugfolgezeitverkürzung, Weichenverbindungen) auch während den Sperren verkehren kann, was jedoch nicht der Fall ist. Die S9 ist somit jeweils in den Randverkehrszeiten, an einzelnen Wochenenden sowie während viermal fünf Wochen während den Schulsommerferien von Ausfällen betroffen. Während diesen Zeiten wird ein Bahnersatz mit Bussen angeboten. Die Kantone BL und SO haben der SBB bereits mit den Angebotsvorgaben 2019 signalisiert, dass ein gesamtheitliches Buskonzept mit umsteigefreien Verbindungen, attraktiven Reisezeiten und Anschlüssen Voraussetzung für einen Ausfall der S9 ist. Dafür setzen sie sich weiterhin ein, sobald die Planung in die entsprechende Phase geht.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die Bauarbeiten zeitweise zu erheblichen Anpassungen und Einschränkungen des Angebots führen – nicht nur auf der S9, sondern auf der gesamten Bahnlinie Basel–Olten. Angesichts der begrenzten Dauer (Randverkehrszeiten und Sommerferien) hält er diese jedoch für vertretbar, zumal damit die Verlässlichkeit des ÖV möglichst gut sichergestellt werden kann. Er setzt sich weiterhin dafür ein, dass die Angebotseinschränkungen möglichst gering und kurz ausfallen, geeignete Ersatzmassnahmen (u. a. attraktiver Bahnersatz Sissach–Läfelfingen–Olten) umgesetzt werden und die betroffenen Gemeinden sowie die Fahrgäste rechtzeitig Informationen erhalten.

### **3. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2020/492 «Sanierung Hauenstein-Basistunnel ab 2023 – Auswirkungen auf die S9» abzuschreiben.

Liestal, 23. August 2022

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich